

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Weten we nú wat er staat?

Informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Weten we nú wat er staat?

Informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen

Datum 28 april 2015

Colofon

Uitgegeven door	Inspectie Leefomgeving en Transport ILT/ Rail en Wegvervoer Postbus 1511, 3500 BM Utrecht 088 489 00 00 www.ilent.nl @inspectieLenT
Projectnummer	ILT/72231

Inhoud

Samenvatting

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (destijds Inspectie Verkeer en Waterstaat) heeft begin 2011 onderzoek gedaan naar de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op het spoor. Aanleiding voor dit onderzoek was een brand op 14 januari 2011 op het emplacement Kijfhoek in een wagon geladen met ethanol. Bij het bestrijden van de brand was niet (direct) duidelijk om welke gevaarlijke stoffen het precies ging. Direct na de brand is door de ILT vastgesteld dat de informatie over de aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen niet overeenkwam met de feitelijke situatie, wat wel verplicht is op grond van het RID[1].

De ILT heeft opvolgend op 40 emplacementen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de betrokkenen vaak moeite hadden om de gevraagde informatie te leveren, dat de informatie in voorkomende gevallen onvolledig of onjuist was, en dat de informatie niet altijd overeen kwam met de daadwerkelijk ter plekke aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen. De constateringen die tijdens het onderzoek zijn gedaan en de conclusies zijn opgenomen in het rapport 'Weten wat er staat' (juni 2011, www.ilent.nl).

ProRail heeft mede naar aanleiding van het rapport 'Weten wat er staat' het initiatief genomen om in samenwerking met vervoerders en de Koninklijke Nederlandse Vervoersbond een informatiesysteem voor spoorvervoer te ontwikkelen (het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen, IGS). Daarbij is ervoor gekozen met dit systeem zowel informatie over treinen met gevaarlijke stoffen als treinen met andere lading op te nemen. Vervoerders zijn via de toelatingsovereenkomst die jaarlijks tussen ProRail en vervoerders wordt afgesloten, verplicht om IGS te gebruiken. IGS is op 24 januari 2014 in werking gegaan.
De ILT heeft sinds het uitbrengen van het rapport 'Weten wat er staat' bij inspecties meerdere overtredingen op het gebied van de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen geconstateerd. De overtredingen variëren van onjuiste treinsamenstellingen tot het ontbreken van informatie over op het spoor aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen. De ILT heeft tegen deze overtredingen gelijktijdig bestuursrechtelijk (last onder dwangsom) en strafrechtelijk opgetreden (proces verbaal). Ook heeft de ILT op ambtelijk en bestuurlijk niveau gesprekken gevoerd met de betrokkenen om de noodzaak voor een goede informatievoorziening te benadrukken.

Door de invoering en het gebruik van het systeem IGS heeft de betrokken sector verbetering aangebracht in de informatievoorziening, met name wat betreft de tijdigheid van het aanleveren van de informatie. Uit inspecties van de ILT is echter gebleken, dat de juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen nog onvoldoende is. Als gevolg hiervan is er op het spoor nog altijd een potentieel gevaarlijke situatie aanwezig. Hulpdiensten kunnen er niet van uitgaan dat de informatie die zij over treinen met gevaarlijke stoffen krijgen ook feitelijk juist en daarmee betrouwbaar is. Dit kan in het geval van een calamiteit potentieel gevaarlijke situaties opleveren, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten. De ILT is van mening dat er maatregelen moeten worden genomen om de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op het spoor verder te verbeteren.

---
[1] RID: Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail

1 Inleiding

Op 14 januari 2011 is er op het emplacement Kijfhoek brand geweest in een reservoirwagen geladen met ethanol. De ILT (destijds IVW) heeft direct na de brand onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen op het emplacement. Uit dit onderzoek bleek dat de informatie over de aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen in strijd met de wettelijke verplichting uit het RID niet overeen kwam met de feitelijke situatie. Op verschillende sporen waren reservoirwagens met gevaarlijke stoffen aanwezig terwijl dit niet in de informatie van de beheerder was vermeld. Om te bepalen of de op de Kijfhoek aangetroffen situatie op zichzelf stond of breder speelde, heeft de ILT opvolgend op 40 emplacementen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen.

Op basis van het onderzoek heeft de ILT geconcludeerd dat de 'situatie Kijfhoek' breed speelt. De infrastructuurbeheerders en vervoerders hadden vaak moeite om de gevraagde informatie over treinen met gevaarlijke stoffen aan te leveren. Daarnaast kwam de inhoud van de informatie van de infrastructuurbeheerder en die van de vervoerder niet altijd met elkaar overeen, was de informatie in voorkomende gevallen onvolledig of onjuist en kwam de informatie niet altijd overeen met de daadwerkelijk ter plekke aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen. De constateringen die tijdens het onderzoek zijn gedaan en de conclusies die zijn getrokken, zijn opgenomen in het rapport 'Weten wat er staat'. Het ontbreken van (juiste en volledige) informatie over de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen leidt tot potentieel gevaarlijke situaties op het spoor. Het kan in het geval van een incident ook direct verstrekkende gevolgen hebben, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten.

In dit rapport wordt een beeld gegeven van de huidige stand van zaken met betrekking tot de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op spooremplacementen.

De bevindingen van de ILT in dit rapport zien niet toe op inrichtingen waar het vervoer van gevaarlijke stoffen uitsluitend plaatsvindt binnen de inrichting zelf, omdat dit niet binnen de scope van het RID valt. Ook het toezicht op treinen met niet gevaarlijke stoffen valt buiten de scope van dit rapport. De onderbouwing hiervan is terug te lezen in 2.2.1 van dit rapport.

2 Algemeen

2.1. Wettelijk kader verantwoordelijkheden afzender, vervoerder en infrastructuurbeheerder

De afzender, vervoerder en de infrastructuurbeheerder hebben op basis van het RID en de Spoorwegwet elk een verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen. Deze verplichtingen zijn van toepassing op het spoor. De ILT ziet toe op de naleving van wettelijke verplichtingen. De relevante regelgeving waarop de ILT haar toezicht houdt op de aanwezigheid van deze informatie en die van de belangrijkste betrokkenen, is opgenomen in de bijlage bij dit rapport.

2.1.1 Afzender[2]

De afzender moet de vervoerder de wettelijk vereiste informatie, eventueel vereiste vervoerdocumenten en begeleidende documenten leveren.

2.1.2. Vervoerder[3]

De vervoerder moet voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen met een trein een vervoerdocument hebben. In het vervoerdocument moet in ieder geval het UN-nummer van de gevaarlijke stof, de vervoersnaam van de gevaarlijke stof, de totale hoeveelheid van iedere gevaarlijke stof en de gegevens van de afzender en de geadresseerde zijn vermeld. De vervoerder moet er voor zorgen dat de voorgeschreven documenten bij het vervoersdocument zijn gevoegd en aan de beheerder worden doorgestuurd.
De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie over de samenstelling van de trein, de UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen, de plaats van de wagens met gevaarlijke stoffen in de trein en de massa van de lading.

2.1.3. Infrastructuurbeheerder[4]

De beheerder moet er voor zorg dragen dat hij tijdens het vervoer te allen tijde snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie die de vervoerder moet aanleveren. De beheerder moet er voor zorgen dat de informatie in het geval van een calamiteit aan de hulpdiensten wordt verstrekt.

2.2. Maatregelen spoorsector

De spoorsector heeft mede naar aanleiding van het rapport 'Weten wat er staat' maatregelen genomen om de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen beter op orde te krijgen. Er is een informatiesysteem ontwikkeld en in gebruik genomen en er worden steekproefsgewijs controles door de infrastructuurbeheerder uitgevoerd. Een systeem voor het verstrekken van de vereiste informatie over treinen met gevaarlijke stoffen is niet wettelijk verplicht. Ook het door de vervoerder aan de infrastructuurbeheerder aanleveren van informatie over treinen met andere ladingen dan gevaarlijke stoffen is niet wettelijk verplicht. Beide vallen dan ook buiten het toezicht van de ILT. Daarnaast houdt de ILT geen toezicht op privaatrechtelijke overeenkomsten tussen derden.

---

[2] Artikel 1.4.2.1.1 RID
[3] Artikel 1.4.2.2.5 RID
[4] Artikel 1.4.3.6 RID

2.2.1. Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen

ProRail heeft in samenwerking met diverse vervoerders en de brancheorganisatie Koninklijk Vervoer Nederland en met betrokkenheid van de Veiligheidsregio's een informatiesysteem voor treinen met gevaarlijke stoffen ontwikkeld. Het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) is op 24 januari 2014 in werking getreden. De partijen die bij de totstandkoming van IGS zijn betrokken, zijn verenigd in de Stuurgroep IGS.

IGS is volgens ProRail *"een combinatie van spoorsector brede systemen en procedures waarmee, ProRail, Keyrail en de goederenvervoerders proactief zorgen dat er altijd een volledig en juist beeld is van welke goederenwagens wàar staan op emplacementen. Het doel is te allen tijde de interne en externe hulpdiensten voorzien kunnen worden van realtime en volledige informatie over de positie van de wagens (met en zonder gevaarlijke stoffen), op basis waarvan zij hun aanrijdroutes en bestrijdingsplannen baseren"*. Het systeem IGS wordt realtime gevuld met informatie. De rangeerders voeren tijdens het rangeren alle handelingen met wagons via een speciale applicatie op een mobiel apparaat in het systeem in.

ProRail heeft in december 2013 een toelatingsovereenkomst met de vervoerders gesloten waarin de vervoerders zich verplichten tot het gebruik van IGS. In deze overeenkomst is ook afgesproken dat vervoerders informatie over treinen met andere ladingen dan gevaarlijke stoffen in IGS opnemen. Reden hiervoor is dat ook andere ladingen dan gevaarlijke stoffen bij een calamiteit van invloed kunnen zijn op de bestrijding van de calamiteit.
In de toelatingsovereenkomst is gesteld dat als IGS niet of niet goed wordt gebruikt, ProRail handhavend optreedt. In het uiterste geval leidt dit tot ontbinding van de toelatingsovereenkomst met als consequentie dat de betreffende vervoerder geen gebruik meer van het Nederlandse spoornetwerk mag maken.

Er is geen wettelijke verplichting voor vervoerders om informatie over andere ladingen dan gevaarlijke stoffen aan de beheerder aan te leveren. De ACM heeft ProRail opgedragen om de afspraak over het opnemen van informatie over dergelijke ladingen in IGS, uit de toelatingsovereenkomst te halen. In de toelatingsovereenkomsten die in december 2014 zijn afgesloten is de verplichting om ook informatie over treinen met andere ladingen dan gevaarlijke stoffen in IGS op te nemen dan ook geschrapt.

2.2.2. Controlemethodiek ProRail

ProRail controleert op de juistheid van de door de vervoerders aangeleverde informatie. Dit doet ProRail door steekproefsgewijs op de acht grootste emplacementen[5] fysieke controles uit te voeren en de informatie uit het systeem te vergelijken met de daadwerkelijk aanwezige treinen. ProRail beperkt zich bij het uitvoeren van deze controles vanwege haar Risico Inventarisatie en Evaluatie tot zichtcontroles vanaf de openbare weg. Bij grote(re) emplacementen met meerdere naast elkaar gelegen sporen zijn alleen de buitenste sporen vanaf de openbare weg zichtbaar. Hierdoor ontbreekt verificatie van treinen op tussengelegen sporen.

---

[5] Kijfhoek, Onnen, Venlo, Maasvlakte, Sloe, Botlek, Sas van Gent en Pernis.

3 Bevindingen inspecties en interventies

3.1. Bevindingen inspecties

De ILT voert inspecties naar treinen met gevaarlijke stoffen op het spoor uit. In 2014 zijn 412 inspecties naar de informatievoorziening over ladingen van treinen uitgevoerd[6]. Bij deze inspecties is in totaal 37 keer geconstateerd dat de informatievoorziening over treinen op het spoor niet juist was. In 14 gevallen betrof het onjuiste informatie over treinen met gevaarlijke stoffen; deze constateringen zijn aangemerkt als overtredingen. De overtredingen variëren van onjuiste treinsamenstellingen tot het geheel ontbreken van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen die op het spoor aanwezig waren.

Er is 23 keer geconstateerd dat de informatie over treinen met andere ladingen dan gevaarlijke stoffen niet juist was. Het betrof hier het geheel ontbreken van informatie en verkeerde informatie over treinen die op het spoor aanwezig waren en informatie over treinen die niet op het spoor aanwezig waren. Aangezien het wettelijk niet verplicht is om informatie over dergelijke ladingen te verstrekken, zijn deze constateringen niet als overtredingen aangemerkt. De ILT heeft de constateringen aan ProRail doorgegeven.

Na de invoering van IGS zijn de fenomenen "spooktreinen" en "weestreinen" ontstaan. Een spooktrein is een trein waarover informatie in IGS staat maar die in werkelijkheid niet op het spoor aanwezig is. Een weestrein is een trein die op het spoor staat, waarover geen informatie in IGS staat en waarvan niet (direct) duidelijk is wie de vervoerder dan wel eigenaar is. Doordat na de uitspraak van de ACM niet meer alle treinen worden geregistreerd is de kans aanwezig dat dit verschijnsel toeneemt.

3.2. Interventies

De ILT heeft op verschillende manieren tegen de geconstateerde overtredingen geïntervenieerd. Er is gelijktijdig bestuursrechtelijk en strafrechtelijk tegen de geconstateerde overtredingen opgetreden. Daarnaast zijn er periodiek gesprekken met ProRail geweest over de voortgang van IGS en zijn er op bestuurlijk niveau gesprekken geweest met ProRail, de vervoerders en de Stuurgroep IGS.

3.2.1. Bestuurlijke en strafrechtelijke interventies

De ILT heeft gelijktijdig bestuursrechtelijk en strafrechtelijk tegen geconstateerde overtredingen opgetreden. Voor de invoering van IGS zijn acht lasten onder dwangsom (LOD) opgelegd; de opgelegde dwangsommen zijn 10 keer verbeurd. Na de invoering van IGS is vijf keer schriftelijk gewaarschuwd, is een LOD opgelegd en zes keer overgegaan tot het verbeuren van de dwangsommen.
De ILT heeft voor wat betreft de strafrechtelijke interventies proces verbaal opgemaakt. In totaal zijn 33 processen verbaal opgemaakt, 23 voor de invoering van IGS en 10 na de invoering van IGS. Alle processen verbaal zijn aan het Openbaar Ministerie overgedragen.

3.2.2. Voortgangsgesprekken

Vanaf het uitbrengen van het rapport 'Weten wat er staat' zijn er periodiek gesprekken tussen de ILT en ProRail geweest. Deze gesprekken waren in eerste

---

[6] De ILT heeft de inspectiefrequentie in de periode tussen de invoering van IGS en de aanpassingen van IGS (zie 3.2.2. Voortgangsgesprekken) verlaagd om te voorkomen dat de inspecties een ongunstige invloed op het gebruik van het systeem hebben.

aanleg gericht op de voortgang van de totstandkoming van IGS. Na de invoering van IGS is de ILT tijdens de gesprekken op de hoogte gebracht van de werking van het systeem en de door ProRail en de vervoerders ondernomen acties om het systeem en het gebruik ervan (verder) te optimaliseren.

ProRail heeft sinds de invoering van IGS de volgende acties ondernomen:

- De software van het systeem IGS is meerdere keren aangepast om onvolkomenheden uit het systeem te halen.
- Er is een meldpunt ingesteld waar vervoerders 24 uur per dag, 7 dagen per week onvolkomenheden kunnen melden. Hierbij moet met name gedacht worden aan treinen die door een vervoerder in het systeem zijn gezet en er na vertrek van de trein niet zijn uitgehaald. In een dergelijk geval kan de vervoerder die van het betreffende spoor gebruik wil maken, zijn gegevens niet in IGS invoeren. ProRail zorgt in een dergelijk geval voor het verwijderen van de (onjuiste) informatie.
- Het aantal fysieke controles op emplacementen en het aantal emplacementen waar deze controles plaatsvinden zijn uitgebreid;
- Er worden periodiek rapporten opgesteld waarin voor de acht emplacementen per vervoerder is aangegeven over hoeveel treinen informatie in IGS is opgenomen en de kwaliteit van die informatie.
- Er zijn gesprekken gevoerd met vervoerders om het belang voor het gebruik van IGS onder de aandacht te brengen.

3.2.3. Bestuurlijke gesprekken

In juli 2014 hebben de Inspecteur-Generaal (IG) en de directeur Rail- en Wegvervoer (RW) een 'sectoroverleg spoor' gehouden waarbij IGS aan de orde is gesteld. Opvolgend hebben de IG en de directeur RW bestuurlijke gesprekken gevoerd met diverse vervoerders en de Stuurgroep IGS. In deze gesprekken zijn de betrokkenen gewezen op hun verplichtingen ten aanzien van het verstrekken van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen en de noodzaak om hiervoor als sector de verantwoordelijkheid te nemen.

De betrokkenen hebben in deze gesprekken een aantal omstandigheden en onvolkomenheden aangegeven die (een sluitende) informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen belemmeren:

- *De informatieplicht is niet op alle sporen van toepassing.*
  Op grond van het RID bestaat er een informatieplicht op het spoor om informatie aan te leveren over gevaarlijke stoffen. Het hiervoor gekozen systeem IGS is enkel van toepassing op het hoofdspoor. De informatieplicht is eveneens niet van toepassing voor losse locomotiefritten. Een diesellocomotief met 6.000 liter brandstof kan echter een potentieel risico vormen.
- *IGS wordt handmatig gevuld en is daardoor gevoelig voor fouten.*
  De rangeerder zet tijdens het rangeren alle uitgevoerde handelingen met wagons via een speciale applicatie op een mobiel apparaat in IGS. Dit gebeurt door op het beeldscherm van het apparaat pictogrammen die wagons voorstellen naar de juiste positie te verslepen. Het vullen van het IGS is een van de vele handelingen die een rangeerder moet verrichten voordat een trein uiteindelijk zijn definitieve samenstelling heeft bereikt; de rangeerder is ook verantwoordelijk voor alle voertuigbewegingen, de veiligheid ter plaatse en de juiste samenstelling van de trein.
- *Beperkte dekking GSM-net.*
  De communicatie tussen het mobiele apparaat van de rangeerder en het IGS wordt in bepaalde gevallen belemmerd door de beperkte dekking van

het GSM-netwerk. Dit doet zich in het bijzonder voor op de Maasvlakte/Europoort. Dit leidt tot onbetrouwbaarheid van de actualiteit van het systeem en bij de gebruikers tot een gebrek aan vertrouwen in de toepasbaarheid.

- *Ontbreken wettelijke verplichting voor het geven van informatie over ladingen anders dan gevaarlijke stoffen.*
  ProRail heeft in de toelatingsovereenkomst opgenomen dat ook informatie over wagons met een andere lading dan gevaarlijke stoffen in IGS moet worden opgenomen. Omdat een wettelijke verplichting hiertoe ontbreekt, voelt een aantal vervoerders zich niet (altijd) verplicht om informatie over dergelijke wagons in IGS op te nemen.
  De ACM heeft ProRail inmiddels opgedragen de verplichting tot het opnemen van informatie over wagons met andere ladingen uit de toelatingsovereenkomst te schrappen, dit vanwege het ontbreken van een wettelijke grondslag daartoe. In de toelatingsovereenkomst die in december 2014 zijn afgesloten, is het gebruik van IGS voor andere ladingen dan gevaarlijke stoffen dan ook niet opgenomen.
- *Zichtbaarheid visuele signalering.*
  Wagons op het spoor zijn voorzien van duidelijk herkenbare en (in principe) zichtbare etiketten en oranje kenmerking met de gevaaridentificatie en stofidentificatie. De etiketten en oranje kenmerking zijn niet altijd (direct) zichtbaar omdat treinen op grote emplacementen vaak op korte afstand naast elkaar worden geplaatst. Grotere etiketten of oranje kenmerking lossen dit probleem niet op.

4 Conclusies

De invoering en het gebruik van het systeem IGS hebben verbetering in de informatievoorziening gebracht, met name voor wat betreft de tijdigheid van het aanleveren van de informatie. Uit inspecties van de ILT is echter gebleken, dat de juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen nog onvoldoende is. In voorkomende gevallen is de informatie over de treinsamenstelling onjuist, ontbreekt informatie over daadwerkelijk op het spoor aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen of is er informatie over treinen met gevaarlijke stoffen die niet op het spoor aanwezig zijn.

Als gevolg van het niet op orde zijn van de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen, is er op het spoor nog altijd een potentieel gevaarlijke situatie. Hulpdiensten kunnen er niet van uitgaan dat de informatie die zij over treinen met gevaarlijke stoffen krijgen ook betrouwbaar en feitelijk juist is. Dit kan bij een calamiteit tot levensbedreigende situaties leiden, zowel voor het personeel van hulpdiensten als voor trein- en emplacementpersoneel.

De ILT is van mening dat er maatregelen moeten worden genomen om de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op het spoor verder te verbeteren. Zij roept op om na te gaan welke verbetermogelijkheden op korte termijn mogelijk zijn.

Een mogelijkheid hiertoe op de lange termijn is het uitrusten van wagons met een GPS signalering waardoor de positie en de lading van een wagon altijd bekend is. Aangezien het vervoer van gevaarlijke stoffen voor een groot deel internationaal is, kan het gebruik van GPS signalering niet worden bewerkstelligd door het (alleen) aanpassen van de nationale regelgeving; aanpassing van de Europese regelgeving (RID) is noodzakelijk.

De ILT continueert de inspecties.

Bijlage A Vigerende regelgeving

Hoofdstuk 1.4 RID

Veiligheidsplichten van de betrokkenen

1.4.1 **Algemene zorg voor de veiligheid**

1.4.1.1 De bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokkenen moeten overeenkomstig de aard en de omvang van de te voorziene gevaren maatregelen treffen, om schadegevallen te verhinderen en indien schade optreedt, de omvang daarvan zo beperkt mogelijk te houden. Zij moeten in elk geval de voor hen geldende bepalingen van het RID in acht nemen.

1.4.1.2 De betrokkenen moeten een mogelijk direct gevaar voor de openbare veiligheid onmiddellijk melden aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid en zij moeten deze instanties voorzien van de voor hun optreden noodzakelijke informatie.

1.4.1.3 In het RID kunnen bepaalde plichten van de betrokkene nader worden vastgelegd.

Onder voorwaarde dat de in 1.4.2 en 1.4.3 genoemde plichten in acht worden genomen, kan een Staat die partij is bij het RID in zijn nationale wetgeving de plichten die rusten op een van de genoemde betrokkenen overdragen op één of meer andere betrokkenen, indien deze staat van opvatting is, dat dit niet leidt tot een verlaging van het veiligheidsniveau. Deze afwijkingen moeten door de Staat die partij is bij het RID worden meegedeeld aan het secretariaat van de OTIF, dat deze ter kennis brengt aan de overige Staten die partij zijn bij het RID.

De bepalingen van 1.2.1, 1.4.2 en 1.4.3 inzake de definities van de betrokkenen en de voor hen geldende plichten zijn niet van invloed op de voorschriften van het nationale recht inzake de juridische gevolgen (strafstelling, aansprakelijkheid, enz.), die samenhangen met het feit of de bedoelde betrokkene bijvoorbeeld een rechtspersoon, een natuurlijk persoon, een voor eigen rekening werkzaam persoon, een werkgever of een werknemer.

1.4.2 **Plichten van de belangrijkste betrokkenen**

Opmerking 1:*Verscheidene betrokkenen waaraan in deze sectie veiligheidsplichten zijn toegekend kunnen één en dezelfde onderneming zijn. Bovendien kunnen de activiteiten en de overeenkomstige veiligheidsplichten van een betrokkene worden waargenomen door verscheidene ondernemingen.*
Opmerking 2:*Voor radioactieve stoffen zie ook 1.7.6.*

1.4.2.1 ***Afzender***

1.4.2.1.1 De afzender van gevaarlijke goederen is verplicht een zending ten vervoer aan te bieden, die voldoet aan de voorschriften van het RID.

In het kader van 1.4.1 moet hij in het bijzonder:

a) zich ervan vergewissen dat de gevaarlijke goederen overeenkomstig het RID zijn ingedeeld en ten vervoer zijn toegelaten;
b) aan de vervoerder de vereiste gegevens en informatie in een verifieerbare vorm en eventueel de vereiste vervoersdocumentenen

begeleidende documenten (vergunningen, toelatingen , mededelingen, certificaten, enz) leveren, in het bijzonder met inachtneming van de voorschriften van hoofdstuk 5.4 en van tabel A van hoofdstuk 3.2;
c) uitsluitend verpakkingen, grote verpakkingen, IBC's en tanks (reservoirwagens, batterijwagens, wagens met afneembare tanks, MEGC's, transporttanks of tankcontainers) gebruiken, die voor het vervoer van de betreffende goederen zijn toegelaten en geschikt zijn, alsmede van de in het RID voorgeschreven kenmerking zijn voorzien;
d) de voorschriften voor de wijze van verzending en de beperkingen van de verzending in acht nemen;
e) ervoor zorgen dat ook ongereinigde en niet ontgaste lege tanks (reservoirwagens, batterijwagens, wagens met afneembare tanks, MEGC's, transporttanks of tankcontainers) of ongereinigde lege wagens, grote en kleine containers voor los gestort goed op de juiste wijze van kenmerking en etiketten worden voorzien en dat ongereinigde lege tanks op dezelfde wijze gesloten zijn en dezelfde waarborgen van dichtheid bieden als in gevulde toestand.

1.4.2.1.2 Indien de afzender gebruik maakt van diensten van andere betrokkenen (verpakker, belader, vuller, enz.), dan moet hij geschikte maatregelen treffen om te waarborgen dat de zending aan de voorschriften van het RID voldoet. Hij kan echter in de gevallen van 1.4.2.1.1 a), b), c) en e), vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking zijn gesteld.

1.4.2.1.3 Indien de afzender in opdracht van een derde handelt, dan moet deze derde de afzender schriftelijk wijzen op het gevaarlijke goed en hem alle informatie en documenten, die ter vervulling van zijn plichten noodzakelijk zijn, ter beschikking te stellen.

1.4.2.2 ***Vervoerder***

1.4.2.2.1 De vervoerder, die de gevaarlijke goederen op de plaats van vertrek aanneemt, moet in het kader van sectie 1.4.1 in het bijzonder
a) controleren of de te vervoeren gevaarlijke goederen overeenkomstig het RID ten vervoer zijn toegelaten;
b) zich ervan vergewissen dat alle informatie voorgeschreven in het RID met betrekking tot de te vervoeren gevaarlijke goederen door de afzender is verschaft vóór het vervoer, dat de voorgeschreven documentatie bij het vervoersdocument is gevoegd, of indien elektronische gegevensverwerking (EDP) of elektronische gegevensuitwisselingstechnieken (EDI) worden gebruikt in plaats van papieren documentatie, dat de gegevens tijdens het vervoer beschikbaar zijn op een wijze die ten minste gelijkwaardig is aan die van papieren documentatie;
c) door middel van een visuele controle vaststellen dat de wagens en de lading geen duidelijke gebreken, geen lekkage of scheuren vertonen, dat geen uitrustingsdelen ontbreken, enz.;
d) zich ervan vergewissen dat bij reservoirwagens, batterijwagens, wagens met afneembare tanks, transporttanks, tankcontainers en MEGC's de uiterste datum voor de volgende beproeving niet is overschreden;
Opmerking :*Tanks, batterijwagens en MEGC's mogen echter worden vervoerd na het verstrijken van deze uiterste datum onder de voorwaarden van 4.1.6.10 (in het geval van batterijwagens en MEGC's met drukhouders als elementen), 4.2.4.4, 4.3.2.4.4, 6.7.2.19.6, 6.7.3.15.6 of 6.7.5.14.6.*
e) controleren, of de wagens niet zijn overbeladen;

f) zich ervan vergewissen dat de voor de wagens voorgeschreven gevaars-etiketten en kenmerkingen zijn aangebracht;
g) zich ervan vergewissen dat de uitrusting voorgeschreven in de schriftelijke instructies in de cabine van de machinist aanwezig is.

Dit moet worden gedaan aan de hand van de vervoerdocumenten en de begeleidende documenten, door een visuele controle van de wagen of de containers en eventueel van de lading.

Aan de bepalingen van deze paragraaf wordt geacht te zijn voldaan, indien punt 5 van UIC-fiche 471-3 O (Controles die bij zendingen met gevaarlijke stoffen in het internationale verkeer moeten worden uitgevoerd) wordt toegepast. (*)

(*)Versie van het UIC-fiche van toepassing vanaf 1 januari 2013.

1.4.2.2.2 De vervoerder kan echter in de gevallen bedoeld in 1.4.2.2.1 a), b), e) en f), vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking zijn gesteld.

1.4.2.2.3 Indien de vervoerder overeenkomstig 1.4.2.2.1 een overtreding van de voorschriften van het RID vaststelt, dan mag hij deze zending niet verder vervoeren totdat aan de voorschriften is voldaan.

1.4.2.2.4 Indien tijdens het vervoer een overtreding wordt vastgesteld die mogelijk kan leiden tot een vermindering van de veiligheid, dan moet de zending met inachtneming van de eisen van de verkeersveiligheid en het veilige parkeren, alsmede de eisen van de openbare veiligheid zo snel mogelijk worden opgehouden.

Het vervoer mag slechts worden voortgezet indien aan de voorschriften is voldaan. De voor het resterende vervoerstraject bevoegde autoriteit(en) kan (kunnen) voor de voortzetting van het vervoer goedkeuring verlenen.

Indien niet aan de voorschriften kan worden voldaan en indien voor het resterende vervoerstraject geen goedkeuring wordt verleend, dan verleent (verlenen) de bevoegde autoriteit(en) de vervoerder de noodzakelijke administratieve ondersteuning. Deze bepaling is ook van toepassing, indien de vervoerder de bevoegde autoriteit(en) meedeelt, dat de gevaarlijke eigenschappen van de ten vervoer aangeboden goederen aan hem door de afzender niet duidelijk zijn medegedeeld en hij op grond van in het bijzonder het voor de vervoersovereenkomst geldende recht wenst de goederen te lossen, te vernietigen of onschadelijk te maken.

1.4.2.2.5 De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6 b).

Opmerking :*De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

1.4.2.2.6 De vervoerder moet aan de machinist de schriftelijke instructies verschaffen zoals voorgeschreven in 5.4.3.

1.4.3.6 ***De infrastructuurbeheerder***

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten.

De infrastructuurbeheerder
a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne

rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;
b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van elke wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is van het wagennummer;
- UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven;
- positie van elke wagen in de trein (volgorde van de wagens).

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking :*De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

1. NE VSG

Laten staan van spoorwagens

1)
In deze NE-bepaling wordt verstaan onder:
a) laten staan: het feitelijk aanwezig zijn van een wagen of van wagens in stilstand op een spoorweg buiten de inrichting van de afzender of geadresseerde, nadat het rangeerproces op het desbetreffende rangeeremplacement is afgesloten;
b) onregelmatigheid: een voorval waarbij de desbetreffende wagen of de lading niet meer voldoet aan de voorschriften van deze regeling.
2) Het laten staan van wagens met de in randnummers 1.10.3.1.2 en 1.10.3.1.3 van bijlage 1 bedoelde gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel en wagens waarop zich – conform randnummer 1.1.4.4 van bijlage 1 in het gecombineerde rail/wegvervoer gebruikte – wegvoertuigen met dergelijke goederen bevinden, is slechts toegestaan indien de leden 3 tot en met 6 in acht wordt genomen.
3) Alvorens de in het tweede lid bedoelde wagens te laten staan, worden deze gecontroleerd op onregelmatigheden. Deze controle wordt tijdens het laten staan ten minste elke acht uur herhaald, tenzij de wagens onder voortdurend toezicht staan.
4) Van de controle en het onder toezicht staan wordt een registratie bijgehouden. Hierin worden ten minste de volgende gegevens aangegeven:
a) wagennummer;
b) datum en tijdstip van de controle;
c) geconstateerde onregelmatigheden;
d) eventueel genomen maatregelen.
5) De controle en het onder toezicht staan als bedoeld in het derde lid en de registratie, bedoeld in het vierde lid, geschieden onder verantwoordelijkheid van de vervoerder.
6) De registratie, bedoeld in het vierde lid wordt gedurende ten minste drie maanden bewaard.

Besluit spoorverkeer

- **Artikel 3**
  - 1.De spoorwegonderneming doet voor het vertrek mededeling aan de bestuurder van:
    - a. het feit of met de trein personen of goederen worden vervoerd;
    - b. de maximale snelheid van de trein;
    - c. de lengte en de samenstelling van de trein;
    - d. het feit dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedetecteerd;
    - e. de dienstregeling;
    - f. het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden;
    - g. bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen op de te berijden baanvakken;
    - h. ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen.
  - 2.Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing na wisseling van de bestuurder.
  - 3.Het is de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien niet aan het eerste of het tweede lid is voldaan.

- **Artikel 4**
  - 1.De spoorwegonderneming doet voor het vertrek van de betrokken trein mededeling aan de beheerder van:
    - a. het feit of met de trein personen of goederen worden vervoerd;
    - b. de lengte en de samenstelling van die trein en van eventuele wijzigingen van die samenstelling tijdens de rit;
    - c. het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden;
    - d. het feit dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedetecteerd;
    - e. eventuele ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen ten aanzien van de betrokken rit.
  - 2.Het is de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien niet aan het eerste lid is voldaan.
  - 3.De beheerder kan naar aanleiding van een mededeling als bedoeld in het eerste lid aan de spoorwegonderneming in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg aanwijzingen inzake dat gebruik geven.
  - 4.De spoorwegonderneming is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

April 2015